



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

22. September 2026

Nr. 2026-569 0.1.2 Interpellation Markus Regli, Andermatt, zu Treibstoffpreise im Kanton Uri; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 12. November 2025 reichte Landrat Markus Regli, Andermatt, zusammen mit dem Zweitunterzeichner Landrat Hans Ruedi Zraggen, Flüelen, eine Interpellation zu den Treibstoffpreisen im Kanton Uri ein.

Die Interpellanten kritisieren die hohen Treibstoffpreise im Kanton Uri. Laut ihren Beobachtungen lägen diese teilweise bis zu 20 Rappen pro Liter über denen anderer Regionen, was für Autofahrende jährlich Mehrkosten von etwa 200 bis 300 Franken verursachen könne. Besonders betroffen seien Personen und Gewerbebetriebe, die häufig im Kanton Uri tankten, wodurch auch Wettbewerbsnachteile entstehen könnten.

Bisherige Erklärungen der Tankstellenbetreibenden und Treibstofflieferantinnen und -lieferanten - etwa längere Transportwege - werden in der Interpellation infrage gestellt, da auch abgelegene Regionen wie z. B. das Entlebuch, die Surselva oder die Kantone Obwalden und Glarus teilweise deutlich tiefere Preise hätten. Daher wird vermutet, dass der Markt im Kanton Uri nicht richtig funktioniere.

II. Antwort des Regierungsrats

Die Antwort erfolgt in Ausstand von Landammann und Justizdirektor Daniel Furrer.

1. Einleitende Bemerkungen

1.1. Allgemeines/Statistiken

Die Entwicklung der Treibstoffpreise ist für viele Einwohnerinnen und Einwohner sowie für das lokale Gewerbe von Bedeutung, insbesondere in einem ländlich geprägten Kanton wie Uri, in dem der motorisierte Individualverkehr eine wichtige Rolle spielt. Entsprechend wird auch die Preisentwicklung bei Treibstoffen von der Öffentlichkeit aufmerksam verfolgt. Im Gegensatz zum Nachbarland Österreich kennt die Schweiz keine obligatorische Meldepflicht von Treib-

stoffpreisen. Politische Bestrebungen, eine solche einzuführen, scheiterten 2023 im Eidgenössischen Parlament. Somit fehlt für die Konsumierenden in der Schweiz eine volle Transparenz.

In der Schweiz existieren lediglich zwei private Preisvergleichssysteme:

a. Benzinpreis-Radar

Der Touring Club der Schweiz (TCS) hat im Januar 2026 eine Auswertung zu den Benzinpreisen in der Schweiz publiziert. Diese zeigt markante Unterschiede zwischen Tankstellen und Regionen. Generell lässt sich sagen, dass Benzin und Diesel entlang der Autobahnen deutlich teurer sind als in peripheren Gebieten. Ausserdem spielt auch die Konkurrenzsituation eine Rolle. Wo es viele Tankstellen hat, spielt der Markt eher. Der Benzinpreis-Radar des TCS basiert allerdings auf Nutzerangaben. Daher sind die Preise nicht immer aktuell und nicht alle Tankstellen werden erfasst.

b. benzin-preis.ch

Unter benzin-preis.ch werden auf privater Initiative Treibstoffdaten publiziert, aber auch für statistische Zwecke gesammelt. Die Daten basieren auf Meldungen von Marken-Tankstellen, privaten Tankstellen und allgemein zugängliche Daten aus dem Internet.

Das Bundesamt für Statistik (BfS) erstellt zudem im Rahmen des Landesindex für Konsumentenpreise die Durchschnittspreise für Energie u. a. auch für Treibstoffe. Die Datenerfassung erfolgt anhand einer gezielten Stichprobe in den statistischen Grossregionen. Die publizierten Durchschnittspreise entsprechen dem Mittelwert, jedoch keineswegs dem Durchschnittspreis für Treibstoffe in der Schweiz. Zu kantonalen oder gar kommunalen Ausprägungen für den Kanton Uri kann das BfS auf Anfrage keine Daten liefern, weil die Stichprobe dazu zu klein sei.

Übersicht Mittelwert Treibstoffpreise 2025 (Franken/Liter):

Kanton	Bleifrei 95			Diesel		
	Touring Club Schweiz	benzin-preis.ch	Bundesamt für Statistik	Touring Club Schweiz	benzin-preis.ch	Bundesamt für Statistik
UR	1.80	1.77		1.88	1.86	
SZ	1.69	1.66		1.78	1.75	
OW	1.70	1.68		1.77	1.76	
NW	1.73	1.71		1.79	1.77	
LU	1.70	1.68		1.78	1.77	
ZG	1.76	1.76		1.85	1.85	
GR	1.71	1.60		1.80	1.67	
CH			1.70			1.80

Es gibt keine offizielle und umfassende Statistik zu den Treibstoffpreisen in der Schweiz und de-

ren Kantone. Die Übersicht zeigt, dass sich die Treibstoffpreise im Kanton Uri im Vergleich mit den Nachbarkantonen und dem Schweizer Mittelwert am oberen Ende bewegen.

1.2. Zusammensetzung des Treibstoffpreises

Wie Avenergy Suisse (Branchenverband für Importierende flüssiger Brenn- und Treibstoffe) auf ihrer Website ausführt, wird der Treibstoffpreis in der Schweiz hauptsächlich durch drei Kostenblöcke bestimmt: die Beschaffungskosten am internationalen Erdölmarkt inklusive Fracht zur Schweizer Grenze, die staatlichen und öffentlich-rechtlichen Abgaben sowie die Vertriebskosten.

a. Variable Beschaffungs- und Frachtkosten

Rund 75 Prozent der in der Schweiz verbrauchten Treibstoffe im Strassenverkehr werden als Fertigprodukte importiert, wobei der internationale Handelsplatz Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen (ARA) den Preis für den Schweizer Markt massgeblich beeinflusst. Die Beschaffungskosten hängen vom internationalen Erdöl- und Treibstoffpreis, dem Wechselkurs zwischen Schweizer Franken und US-Dollar sowie den Transportkosten, insbesondere der Rheinfracht, ab. Veränderungen dieser Faktoren können den Treibstoffpreis an der Zapfsäule erhöhen oder senken.

b. Fixe und variable Abgaben sowie Aufwendungen

Den grössten Anteil am Treibstoffpreis machen die staatlichen Abgaben aus. Dazu gehören die Mineralölsteuer, der Mineralölsteuertzuschlag, Importabgaben, die Mehrwertsteuer sowie Aufwendungen für die CO₂-Kompensation. Insgesamt fliessen dadurch in der Schweiz jährlich rund 5,6 Milliarden Franken an den Bund.

c. Vertrieb in der Schweiz

Der dritte Kostenblock beim Treibstoffpreis ist der Vertrieb im Inland. Darin sind sämtliche dem Mineralölunternehmen beim Vertrieb von Treibstoffen in der Schweiz entstehenden Aufwendungen enthalten. Diese umfassen beispielsweise Kosten für Lagerung, Transport, Logistik, Marketing, Amortisation von Tankstellen usw.

Als Branchenverband kann Avenergy Suisse keine Aussagen zur Preisgestaltung ihrer Mitglieder machen, da diese vollumfänglich in der Kompetenz der Marktteilnehmenden liegt.

1.3. Umfrage bei den Tankstellenbetreibern im Kanton Uri

Zur Beantwortung der vorliegenden Interpellation hat die Volkswirtschaftsdirektion Uri eine Umfrage bei neun Unternehmen, die insgesamt 21 Tankstellen im Kanton Uri betreiben, durchgeführt. Diese wurden zu den Einflussfaktoren auf die Treibstoffpreise, zur Wettbewerbssituation sowie zu den Kostenentwicklungen der letzten Jahre befragt. Von acht Unternehmen (20 Tankstellen) gingen Rückmeldungen ein. Die nachfolgenden Aussagen geben die Einschätzungen der Betreiberinnen und Betreiber wieder.

Nach Darstellung der Befragten wird die Preisgestaltung primär durch wirtschaftliche Rahmen-

bedingungen bestimmt. Als wichtigste Einflussfaktoren auf die Treibstoffpreise werden die Einkaufspreise und die Transportkosten genannt. Daneben beeinflussen insbesondere auch die Wettbewerbssituation, die Lagerhaltung und die Standortkosten (z. B. Personal-, Miet- und Unterhaltskosten) die Preisgestaltung. Die Preisfestlegung erfolgt je nach Unternehmensstruktur entweder zentral durch die Markenorganisation oder durch die einzelnen Tankstellenbetreibern.

Die Befragten beurteilen den Wettbewerb im Kanton Uri überwiegend als funktionierend. Als Gründe werden die hohe Preistransparenz, die Präsenz verschiedener Anbietenden sowie die Möglichkeit der Kundinnen und Kunden genannt, Preise direkt zu vergleichen. Wettbewerbswidrige Preisabsprachen werden in den Rückmeldungen verneint. Die höheren Treibstoffpreise gegenüber einzelnen Vergleichsregionen werden hauptsächlich mit regional unterschiedlichen Kostenstrukturen, geringeren Absatzmengen und standortspezifischen Gegebenheiten erklärt. Gleichzeitig berichten die Unternehmen von einem deutlichen Anstieg der Betriebs- und Investitionskosten in den vergangenen Jahren.

Eine nachhaltige Senkung der Preise ohne Beeinträchtigung der Wirtschaftlichkeit hält die Mehrheit für nicht möglich.

Aus den Rückmeldungen ergeben sich keine Hinweise auf wettbewerbswidriges Verhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Umfrage die Perspektive der Anbietenden selbst abbildet und keine unabhängige Überprüfung der Preisbildung darstellt. Aus der Umfrage bei den Preissetzenden lässt sich weder ein funktionierender Wettbewerb ausschliessen noch ein Marktversagen belegen.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Sind die hohen Treibstoffpreise im Kanton Uri für den Regierungsrat ein Thema und wurden in diesem Zusammenhang die zuständigen Treibstofflieferanten und die einheimischen Tankstellenbetreiber in irgendeiner Form schon mal kontaktiert?*

Der Regierungsrat hat sich mit den Treibstoffpreisen im Kanton Uri bislang nicht vertieft befasst; entsprechend fanden diesbezüglich auch keine formellen Kontakte zu Treibstofflieferantinnen und -lieferanten oder Tankstellenbetreibenden statt. Er hat die vorliegende Interpellation zum Anlass genommen, das Thema aufzuarbeiten.

Die dabei getroffenen Abklärungen stützen die Beobachtung der Interpellanten im Grundsatz: Sowohl der Benzinpreis-Radar des TCS (Auswertung vom Januar 2026) als auch die Daten von benzin-preis.ch zeigen, dass sich die Treibstoffpreise im Kanton Uri im Vergleich mit den Nachbarkantonen tendenziell auf hohem Niveau bewegen. Da in der Schweiz keine offizielle, flächendeckende Statistik existiert und beide Quellen auf freiwillig gemeldeten Daten beruhen, lässt sich daraus allein jedoch nicht ableiten, ob die Preise ungerechtfertigt hoch sind.

2. *Kann sich der Regierungsrat allenfalls Massnahmen vorstellen, um die Treibstoffpreise im*

ganzen Kanton zu senken?

Auf die Preisgestaltung selbst kann der Regierungsrat keinen Einfluss nehmen. In einem funktionierenden Markt bilden sich die Preise im Wettbewerb und werden von den privaten Anbietenden festgelegt.

Der Kanton kann Preise auch nicht behördlich vorschreiben. Die Wirtschaftsfreiheit (Art. 27 Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft [BV]; SR 101) und die Grundsätze der marktwirtschaftlichen Ordnung (Art. 94 BV) gewährleisten den Anbietenden die freie Preisgestaltung. Ein staatlicher Eingriff setzt eine gesetzliche Grundlage, ein überwiegendes öffentliches Interesse und Verhältnismässigkeit voraus. Hohe Preise allein begründen kein genügendes öffentliches Interesse.

Die öffentliche Hand kann somit keine Preise verordnen, hat aber ein Interesse an einem funktionierenden Markt. Die Interpellanten vermuten, dieser gälte im Kanton Uri nicht. Mit anderen Worten, es könnten Preisabsprachen bestehen. Für die Beurteilung solcher Fragen sind der Preisüberwacher und die Wettbewerbskommission (WEKO) zuständig: Der Preisüberwacher kann gestützt auf das Preisüberwachungsgesetz (PüG; SR 942.20) missbräuchliche Preise beanstanden, die ihre Ursache in fehlendem Wettbewerb haben; die WEKO kann nach dem Bundesgesetz über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (Kartellgesetz [KG]; SR 251) gegen Wettbewerbsabreden und den Missbrauch marktbeherrschender Stellungen vorgehen. Beide Wege stehen Privatpersonen offen: Wer eine missbräuchliche Preisgestaltung vermutet, kann dies dem Preisüberwacher formlos und unentgeltlich melden (Art. 7 PüG). Dass der Preisüberwacher bei auffälligen Preisen tätig wird, zeigt ein aktuelles Beispiel im Kanton Tessin: Da die Tarife an den Tankstellen stark variieren, unterzieht der Preisüberwacher auf Anfrage von CH Media den Treibstoffmarkt einer Marktbeobachtung.

Die im Rahmen dieser Interpellation durchgeführte Umfrage lässt als blosser Selbstauskunft der Anbietenden keine gesicherte Beurteilung zu. Aus ihr lassen sich keine gesicherten Schlüsse zu den Vermutungen des Interpellationstexts betreffend missbräuchliche Preisgestaltung oder Marktversagen ableiten. Es steht den Interpellanten wie auch weiteren Betroffenen frei, den Sachverhalt dem Preisüberwacher zu melden, der ihn im Rahmen seiner gesetzlichen Aufgaben prüfen kann.

3. *Welches Treibstoffvolumen benötigt die Verwaltung des Kantons Uri pro Jahr für den Betrieb der ganzen Fahrzeugflotte und werden dabei die einheimischen Treibstofflieferanten berücksichtigt? Wenn ja, zu welchen Konditionen?*

Für die Berechnung des Treibstoffverbrauchs der Kantonalen Verwaltung im Jahr 2025 wurde die Jahresrechnung 2025 beigezogen. Die Auswertung hat einen Verbrauch von rund 324'000 Litern (L) ergeben (Diesel, Benzin und weitere Treibstoffe). Der Bezug erfolgt über zwei Kanäle. Ein Teil davon wird durch das Amt für Betrieb Nationalstrassen (AfBN) eingekauft und sowohl beim AfBN als auch an den verschiedenen Betriebsstandorten des baulichen Betrieb Unterhalt Kantonstrassen eingelagert und bezogen. Der übrige Teil wird bei externen Tankstellen bezogen. Der grösste Treibstoffbezüger innerhalb der kantonalen Verwaltung ist das AfBN. Dieses hat im Jahr

2025 für seine Standorte in Flüelen und Göschenen insgesamt rund 141'500 L Treibstoffe eingekauft, davon rund 100'700 L Diesel zu einem Durchschnittspreis von 1.44 Franken/L, rund 35'900 L Bleifrei Benzin zu einem Durchschnittspreis von 1.34 Franken/L und rund 4'900 L weitere Treibstoffe (z. B. den Sonderkraftstoff Aspen) zu einem Durchschnittspreis von 3.58 Franken/L. Der Treibstoffbezug des AfBN erfolgte im Jahr 2025 über die Hubrol AG beziehungsweise durch die Muttergesellschaft Oel-Hauser AG. Das AfBN holt jeweils zwei bis drei Angebote ein, wobei das vorteilhafteste berücksichtigt wird.

4. Welche Erträge erhält der Kanton Uri aus dem jährlichen Treibstoffverkauf, beispielsweise für den Strassenunterhalt?

Der Kanton erhält nach dem Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) unter anderem finanzielle Mittel aus dem Reinertrag diverser Treibstoffe, der Nationalstrassenabgabe, der Verbrauchssteuer auf Automobilen und ihren Bestandteilen, den Sanktionen nach Artikel 13 des CO₂-Gesetzes sowie Erträgen aus der Bewirtschaftung der Nationalstrassen durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Im Durchschnitt der letzten drei Rechnungsjahre (2023 bis 2025) waren es rund 18,9 Mio. Franken jährlich. Der Bund zahlt diese Mittel unter verschiedenen Titeln und nach festen Verteilschlüsseln aus, ohne Angaben zur Herkunft im Einzelnen. Das heisst, der Anteil aus Treibstoffverkäufen an diesen Erträgen ist nicht bekannt. Massgebend ist jedoch: Die Verteilschlüssel richten sich nach strukturellen Kriterien und nicht nach der im Kanton verkauften Treibstoffmenge oder deren Preis. Der Kanton hat somit kein finanzielles Interesse an hohen Treibstoffpreisen. Der Kanton selbst erhebt Konzessionsgebühren für Treibstoffe bei zwei Unternehmen, die über eine staatliche Sondernutzungskonzession verfügen (SVZ und Autobahnraststätte). In den Jahren 2023 bis 2025 betrugen die Erträge im Durchschnitt 63'530 Franken pro Jahr. Die Konzessionsgebühren werden pro verkauften Liter und unabhängig vom Treibstoffpreis erhoben.

5. Kann sich der Regierungsrat auch im Bereich der Heizöllieferungen gewisse Aktivitäten vorstellen, um die Preise zu senken?

Nein. Auch die Heizölpreise unterliegen der freien Marktpreisbildung. Die rechtlichen Schranken entsprechen jenen bei den Treibstoffpreisen (siehe dazu Ausführungen zur Frage 2). Wer eine missbräuchliche Preisgestaltung vermutet, kann dies nach Art. 7 PÜG formlos an den Preisüberwacher melden. Mittel- bis langfristig setzt der Kanton auf die Förderung alternativer Heizsysteme, Energieeffizienz und Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Ab Sommer 2026 werden nur noch vier der über 70 kantonalen Gebäude mit Heizöl beheizt.

Mitteilung an akkreditierte Rathausmedien; Mitglieder des Landrats; LA Standeskanzlei; BD Direktionssekretariat; FD Direktionssekretariat; VD Direktionssekretariat; SID Direktionssekretariat; GSUD Direktionssekretariat; JD Direktionssekretariat; VD Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. C.', is written over the printed name 'Der Kanzleidirektor'.

Beilage

LA.2025-0842 II. Interpellationstext